AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



PROGRAM OFICJALNY VI KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

MASŁÓW 1938 R.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PROGRAM OFICJALNY

VI KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

LOTNISKO MASŁÓW k/KIELC

W DNIACH 10—23 LIPCA 1938 R.



VI KRAJOWE
ZAWODY SZYBOWCOWE

organizowane przez

AEROKLUB
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ZGODNIE Z KODEKSEM SPORTOWYM F. A. I.



W ORGANIZOWANIU ZAWODÓW

współdziała

OKRĘG WOJEWÓDZKI LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

w Kielcach

Wysoki Protektorat nad Zawodami

raczyli przyjąć:

Wojewoda Kielecki Dr Władysław DZIADOSZ

J. E. Ksiądz Biskup Franciszek SONIK

Dowódca 2 Dywizji Legionów
Płk. Jan DOJAN-SURÓWKA

PROGRAM ZAWODÓW

10.VII. godz. 9.

Polowa Msza Św. celebrowana przez Ks. Biskupa Kieleckiego.

Po Mszy Św. przemowy oficjalne. Podniesienie flagi Państwowej, ARP i LOPP-u oraz flag organizacyj biorących udział w zawodach.
Ogłoszenie otwarcia Zawodów.
Przedstawienie zawodników.
Starty do przelotów.

11—23.VII. Zawody. Starty do przelotów.

W dniach wybranych przez Kierownictwo Sportowe Zawodów odbędą się przeloty docelowe o największą szybkość przelotową

17.VII. Z okazji Zawodów, Okrąg Wojewódzki LOPP w Kielcach organizuje Wielki Pokaz Lotniczy.

23.VII. godz. 18.

Zakończenie Zawodów. Przemowy oficjalne. Ogłoszenie wyników. Rozdanie pakietek pamiątkowych. Ściągnię ie flag.
Ogłoszenie zamknięcia zawodów.

Otwarcie i zamknięcie zawodów oraz dzienne wyniki z przelotów będą transmitowane dla publiczności przez megafony zainstalowane na lotnisku.

Przez cały czas zawodów nadawana będzie przez megafony muzyka popularna i lekka.

KOMITET ORGANIZACYJNY

Przewodniczący — Prezes Okr. Woj. LOPP Dyr. Otmar Kwieciński

Zastępca — Wice-prezes Okr. Woj. LOPP Dyr. Jan Walczyński

Członkowie — Dyr. Grzegorz Axentowicz
Naczelnik Kazimierz Krzyżanowski
Kpt. pil. Piotr Kamieński
Dyr. Bronisław Ludwikowski
Ks. dr. Józef Pawłowski
Mgr. Kazimierz Plenkiewicz
Czesław Rościszewski
Insp. Roman Serednicki
Dr. Topolnicki
Jan Wojciechowski
Naczelnik inż. Eugeniusz Zagrodzki
Mjr. Franciszek Zabiegaj.

KOMITET WYKONAWCZY

Kierownictwo Zawodów

Przewodniczący — Płk. pil. Camillo Perini
Sekretarz — Henryk Krasnodębski
Kierownik Obozu — Kpt. pil. Piotr Kamieński
Kierownik Techn. — Kpt. pil. Franciszek Witakowski

Kierownictwo Sportowe:

Komisja Sportowa:

Przewodniczący — Płk. pil. Camillo Perini
Członkowie — Kpt. pil. Franciszek Witakowski
Kpt. pil. Piotr Kamieński
Por. pil. Maksymilian Lewandowski

Henryk Krasnodębski
2-ch delegatów wybranych przez szefów ekipy.

Kierownik Startów — por. pil. Maksymilian Lewandowski

Komisja Pomiarowa:

Przewodniczący — Dr. inż. Józef Pawlikowski
Członkowie — Dr. Adam Kochański
Mgr. Leon Gela
Mgr. Tadeusz Tylczak
Wacław Markowski

Meteorologia:

Kierownik — Mjr. Kazimierz Zacharewicz
Zastępca — Mgr. Stanisław Rafałowski
Synoptyk — Paweł Skotarek

Komisja Gospodarcza:

Przewodniczący — Naczelnik Kazimierz Krzyżanowski

Komisja Propagandowo-Prasowa:

Przewodniczący — Dyr. Grzegorz Axentowicz

Służba Bezpieczeństwa:

Kierownik — Jan Wojciechowski

Służba Sanitarna:

Kierownik — Dr. Topolnicki

Kontrola Techniczna:

Inż. Troszkiewicz z Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych.

ZAWODNICY

Nr konk.	Nazwisko i imię zawodnika	Z organizacji	Na szybowcu
1	inż. Szukiewicz Romuald z towarzyszem Chicem Stanisł.	Aeroklub Warszawski	Mewa
2	Milicer Henryk		PWS-101
3	Matławski Tadeusz		CW-5
4	Offierski Michał z towarzyszem Wyleżolem Arnoldem	S. S. LOPP Katowice	Mewa
5	Kozieł Andrzej		Orlik II
6	Murłowski Stanisław		Orlik II
7	Zientek Adam		Orlik
8	Mikulski Zbigniew	S. S. LOPP na Sokolej Górze	SG 3 bis/36
9	Pacholczyk Dionizy		SG 3 bis/36
10	Szwarc Leszek		Orlik
11	mgr. Plenkiewicz Kazimierz	S. S. LOPP Polichno-Pinczów	Orlik II
12	Felkerzam Michał		Orlik
13	Kawalec Jan		Orlik II
14	inż. Tarczyński Tadeusz		SG 3 bis/36
15	por. pil. Grzeszczuk Władysław	S.S. OPP WKS „Orlęta" - Dęblin	PWS-101
16	pchor. pil. inż. Baranowski Bolesław		Orlik II
17	pchor. pil. inż. Piątkowski Stanisław		CW5 bis/35
18	inż. Dyrgałła Ryszard z towarzyszem Jastrzębskim Janem	S. S. LOPP w Miłosnej	Mewa
19	Miller Krzysztof		SG 3 bis/36

Nr bonk.	Nazwisko i imię zawodnika	Z organizacji	Na szybowbu
20	Wesołowski Stanisław	S. S. LOPP w Miłosnej	CW 5 bis/35
21	Urban Mieczysław z towarzyszem Marchajem Czesławem		Mewa
22	Żabski Zbigniew	Aeroklub Lwowski	CW-5 bis
23	Kasprzyk Witold		PWS-101
24	inż. Weigl Rudolf		S. G-3
25	Antoniak Kazimierz		CW 5
26	Skalski Jan	S. S. LOPP w Tęgoborzu	Orlik
27	Lewandowski Mieczysław		SG 3 bis/35
28	kpt. pil. Makowski Eugeniusz	Aeroklub Pomorski	Orlik
29	kpt. pil. Orzechowski Jerzy		SG 3
30	kpt. pil. Brzezina Stanisław		WOS
31	Kpt. pil. inż. Blaicher Michał	S. S. A. Lwowskiego w Bezmiechowej	WOS
32	Dziurzyński Adam		PWS-101
33	Góra Tadeusz		PWS-101
34	Iwanow Elizbar		CW-5
35	mgr. Modlibowska Wanda		SG 1
36	plut. pil. Kosarz Wilhelm	Aeroklub Krakowski	Orlik

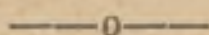
SZYBOWCE

Wszystkie szybowce na których startują zawodnicy są konstrukcji polskiej, wykonane w warsztatach polskich z materiału krajowego przez techników i inżynierów polskich.

Szybowce zawodników są konstrukcji:

typ: WOS i B-38 — kpt. pil. inż. Blaichera Michała,
CW-5 i PWS-101 — inż. Czerwińskiego Wacława
SG-3 i SG-3 bis — inż. Grzeszczyka Szczepana
Mewa (dwumiejscowy), Orlik i Orlik II — Kocjana Antoniego.

Wszystkie powyższe typy są szybowcami wyczynowymi; do lotów bez widoczności ziemi (w chmurach).



W Polsce, produkują szybowce trzy duże warsztaty:

Lwowskie Warsztaty Lotnicze — Lwów, ul. Niemcewicza 37
Warsztaty Szybowcowe w Warszawie, ul. Wawelska — lotnisko.
Śląskie Warsztaty Szybowcowe, Bielsk, ul. Górska 10.

Prócz powyższych, całkowitych napraw nawet w dużym zakresie, dokonują warsztaty Szkół Szybowcowych Żaglowych.

Pierwszym konstruktorem szybowca w Polsce jest inż. Wacław Czerwiński.

WYCIĄG ZE SZCZEGÓŁOWEGO REGULAMINU ZAWODÓW

II. ZASADY PUNKTACJI.

§ 1. Punktowanie przelotów.

Rozróżnia się trzy kategorie przelotów:

1) przeloty normalne,
2) dowolne przeloty docelowe,
3) przeloty docelowe przy których punktuje się szybkość przelotową.

§ 2. *Przeloty Normalne.*

Przeloty normalne oblicza się według norm: P = (L-M) . F.

L. p.	M	F	D	
			od	do
1	5	3	—	300
2	30	2.5	300,5	400
3	35	2	400,5	500
4	40	1,6	500,5	700
5	45	1,3	700.5	1000
6	50	1.1	1000,5	1300
7	55	1,0	1300,5	—

We wzorze tym oznaczają:

P — punkty zdobyte za przelot,

L — długość przelotu w km, mierzona w linii prostej na mapie 1:300.000.

M — minimalna odległość punktowana.

F — współczynnik dnia — wartość zależna od D.

D — suma 5-ciu najdłuższych przelotów dnia bez uwzględnienia docelowości. W wypadku gdy wykonano mniej niż 5 przelotów będzie to suma przelotów dnia. Przeloty oblicza się do 100 km z dokładnością ½ km, powyżej 100 km z dokładnością 1 km.

§ 3. *Dowolne Przeloty Docelowe.*

Za przelot docelowy uważa się taki przelot, gdzie zawodnik podaje przed startem cel lotu.

Przelot docelowy uważa się za wykonany, jeżeli zawodnik wyląduje w kole o promieniu R = 0,5 Lo i środku leżącym w punk-

cie celu, gdzie Lo jest odległością w km miejsca startu od zapowiedzianego celu.

Przelot docelowy uważa się również za wykonany, gdy zawodnik przeleci cel i wyląduje w obrębie „wycinka docelowego" otrzymanego przez poprowadzenie z miejsca startu stycznych do koła o promieniu R = 0,05 Lo.

Przy lądowaniu w kole o promieniu R = 0,05 Lo (lub w obrębie wycinka docelowego po przeleceniu punktu docelowego zawodnik otrzymuje ilość punktów za odległość Lp obliczoną następująco:

$$Lp = L + 0,3 \, Lo$$

We wzorze tym oznaczają:

L — odległość rzeczywiście przebytą,

Lp — odległość w km. punktowana wg. § 1 i 2 po uwzględnieniu premii za docelowość,

Lo = odległość od miejsca startu do zapowiedzianego celu.

Przy lądowaniu poza obrębem wycinka docelowego lub nie doleceniu do celu, otrzymuje zawodnik ilość punktów za odległość L rzeczywiście przebytą.

§ 4. *Punktowanie Wysokości.*

Przy przelotach normalnych oraz dowolnych przelotach docelowych doliczane będą do punktów otrzymanych za przelot dodatkowe punkty za osiągniętą wysokość.

Wysokość punktowana od 500 m wzwyż, licząc od poziomu najniższego osiągniętego w locie wlnym przed uzyskaniem maks. wysokości. Dla punktowania, wysokość odczytaną z barogramu zaokrągla się do 25 m. w dół.

Punktowane jest każde 25 m. w zależności od zakresu wysokości wg. poniższej tabeli:

Zakres wysokości	Ilość pktów za każde 25 m
500—1000	0,5
1000—1500	1,0
1500—2000	1,5
2000—2500	2,0
2500—3000	2,5
3000—3500	3,0
3500	4,0

W wypadkach kiedy suma 5-ciu największych wysokości dnia będzie mniejsza od 6500 m (EH $<$ 6500 m) wysokość będzie premiowana w sposób następujący:

$$Hp = H + (1300 - \frac{EH}{5})$$

Hp — wysokość przyjęta do obliczenia punktów po uwzględnieniu premii,

H — wysokość rzeczywiście osiągnięta,

EH — suma 5-ciu największych wysokości. Mogą to być wysokości poniżej 500.

W wypadku, gdy na sumę złoży się mniej niż 5 wysokości, będzie to suma wysokości oiągnięta w danym dniu.

Zawodnikowi będzie punktowana tylko jedna wysokość uzyskana w danym dniu.

Pod uwagę będzie brana wysokość największa, osiągnięta danego dnia.

§ 5. Przeloty docelowe wyznaczone przez Kier. Sport. Zawodów.

W dniach w których Kierownictwo Sportowe podaje, przed otwarciem startu, miejscowość do której mają być wykonane przeloty, punktowana będzie tylko szybkość przelotowa do danej miejscowości. Przeloty normalne i wysokości nie będą w tym dniu punktowane. Punkty otrzymują tylko te szybowce, które wylądowały we wskazanej przez Kierownictwo Sportowe, miejscowości docelowej.

Czas przelotu liczy się od chwili oderwania się zespołu przy starcie od ziemi, aż do chwili całkowitego zatrzymania się szybowca po wylądowaniu. Szybkość przelotową oblicza się z dokładnością do ½ km. na godzinę.

Punkty oblicza się wg. wzoru: $P = 6v$;

gdzie P = ilość punktów, v = szybkość w km/godz.

§ 11. Ustalenie kolejności miejsc zawodników i organizacji. Po ukończeniu zawodów Komisja Sportowa sporządza listę zawodników w kolejności zdobytych punktów, odliczając punkty karne.

We wzorze punkty $P = \frac{Sp}{N} \cdot Q$.

Dla punktowania organizacji, wartość współczynnika Q wynosi:

Q	1	1.25	1.5	1.75	2	2.25
dla ilości szybowców danej organizacii biorących udział w zawodaeh. . . .	1	2	3	4	5	6

Sp = Suma punktów uzyskanych przez pilotów organizacji,

N = Ilość pilotów (szybowców).

NAGRODY

(1) Nagroda przechodnia Pana Ministra Komunikacji — dla organizacji sportowo-lotniczej, której pilot w czasie zawodów wykona najdłuższy przelot, nie mniej jednak niż 100 km.

(2) Nagroda przechodnia LOPP — dla organizacji sportowo-lotniczej, której pilot osiągnie największą wysokość lotu, wynoszącą conajmniej 1000 m ponad start.

(3) Nagroda Przechodnia Zrzeszenia Polskich Przem. Lotniczych — dla konstruktora szybowca na którego szybowcu dokonany zostanie podczas zawodów, najdalszy przelot w linii prostej.

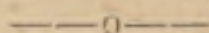
(1) Nagrody honorowe dla organizacji w przybliżonym stosunku 1:3, za przeloty w linii prostej, na podstawie klasyfikacji końcowej.

(2) Nagrody honorowe indywidualne dla pilotów, w przybliżonym stosunku 1:4, za przeloty w linii prostej, na podstawie klasyfikacji końcowej.

(3) Nagrody honorowe indywidualne w przybliżonym stosunku 1:4, za najlepszą szybkość przelotową w lotach docelowych wskazanych przez Kierownictwo Sportowe Zawodów.

Nagrody poza regulaminowe.

Nagroda przechodnia im. Edmunda Szutkowskiego — dla akademickiej organizacji lotniczej, której członek będący studentem Oddziału Lotniczego jednej z Politechnik krajowych (włączając Pol. Gdańską) — zdobędzie największą ilość punktów (wg. punktacji zawodów).



INFORMACJE O LOTNICTWIE SZYBOWCOWYM.

Władzami lotnictwa cywilnego są:

— Ministerstwo Komunikacji wykonywujące swe prace przez Departament Lotnictwa Cywilnego w sprawach rozwoju lotnictwa i bezpieczeństwa. Do kontroli technicznej powołany jest specjalny urząd badający sprzęt lotniczy (samoloty, szybowce, materiał do budowy tychże itp) — Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych (KCSP).

Kontrolę zdrowia kandydatów na pilotów oraz pilotów, przeprowadza Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa w Warszawie oraz Przychodnie Sportowo-Lekarskie przy Urzędach Okręgowych WF i PW.

— Władzą sportową lotniczą jest Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej do zadań którego należy: kontrola zawodów, kontrola i zatwierdzanie rekordów krajowych, reprezentacja lotnictwa sportowego zagranicę. Aeroklub RP wykonuje prace specjalne zlecone przez Władze Państwowe, jak prowadzenie ewidencji pilotów, referatu instruktorów szybowcowych i t. p.

Polska należy do następujących organizacji lotniczych międzynarodowych:

Międzynarodowy Związek Aeronautyczny (F. A. I.) w Paryżu — organizacja sportowa.

Międzynarodowy Komitet Studiów nad lotem bezsilnikowym (szybowcowym) (ISTUS) w Darmstadt — organizacja naukowa.

Ze względu na finansowanie lotnictwa zalicza się tu

— Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która zajmuje się propagandą lotnictwa, prowadzi szkoły: szybowcowe, lotnictwa motorowego, budowy samolotów i t. p., finansuje zakłady lotnicze naukowo-badawcze jak Instytut Aerodynamiczny, Instytut Techniki Szybownictwa i Motoszybownictwa.

Buduje instytuty naukowo-lotnicze jak Instytut Aerodynamiczny, Obserwatorium Meteorologicz.-Astronomiczne na Popiwanie. Zakłada i utrzymuje lotniska. Popiera nowe konstrukcje lotnicze.

Udziela stypendiów na studia lotnicze. Finansuje budowę samolotów i szybowców.

Sprawę organizacji lotnictwa, lotów, bezpieczeństwa reguluje:

„Prawo Lotnicze" ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 69 z dn. 18.IX.35 r. poz. 437 i Rozporządzenia wykonawcze,

a dla lotnictwa szybowcowego:

„Rozporządzenie o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie)" ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 75 z dn. 27.X.1937 poz. 547,

oraz Instrukcja wyszkolenia w szybownictwie ogłoszona w miarę zaszłych zmian.

W szybownictwie naukowo pracują:

Instytut Techniki Szybownictwa i Motoszybownictwa we Lwowie.

Instytut Aerodynamiczny przy Politechnice w Warszawie.

Prasa lotnicza.

Przegląd Lotniczy — miesięcznik poświęcony sprawom lotnictwa wojskowego.

Skrzydlata Polska — miesięcznik poświęcony sprawom lotnictwa cywilnego. Organ Aeroklubów.

Lot Polski — miesięcznik poświęcony lotnictwu i obronie przed nieprzyjacielskim lotnictwem oraz obronie przeciwgazowej. Organ LOPP.,

oraz tygodniki i miesięczniki ze specjalnych działów lotnictwa.

I. ZASADY SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO

1. *Podział wyszkolenia.*

Wyszkolenie w pilotażu szybowcowym dzieli się na:

a) wyszkolenie podstawowe,

b) wyszkolenie wyczynowe pilota szybowcowego,

c) wyszkolenie instruktora szybowcowego.

2. *Wyszkolenie podstawowe pilota.*

(1) Wyszkolenie podstawowe dzieli się na 4 stopnie szko-

lenia, a każdy stopień obejmuje część teoretyczną i część praktyczną wyszkolenia. Wyszkolenie podstawowe ma za zadanie przygotowanie masowe pilotów do sportu szybowcowego, na szybowcach dopuszczonych do lotów z widocznością ziemi, do przeszkolenia na motoszybowcach oraz jako podstawa przeszkolenia w pilotażu motorowym.
(2) Ukończenie szkolenia w stopniu I, uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii A pod warunkiem wykonania: lotu ślizgowego w linii prostej z utrzymaniem kierunku, trwającego conajmniej 30 sekund z lądowaniem bez uszkodzenia szybowca. Lot może być wykonany przy starcie z liny gumowej, za samochodem lub z innego przyrządu ciągnącego, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

(3) Ukończenie szkolenia w stopniu II uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii B pod warunkiem wykonania: lotu ślizgowego w kształcie litery S (dwa skręty po 180°), trwającego conajmniej jedną minutę z lądowaniem bez uszkodzenia szybowca. Lot może być wykonany przy starcie z liny gumowej za samochodem lub innego przyrządu ciągnącego, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji. Przed przystąpieniem do wykonania tego warunku, kandydat powinien się wykazać odbyciem minimum dwóch lotów po 45 sekund.
(4) Ukończenie szkolenia w stopniu III uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii C, pod warunkiem wykonania w obecności Komisarza sportowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej: Lotu trwającego 5 minut ponad miejscem startu lub też 5-cio minutowego lotu bez utraty wysokości przy starcie z wydźwigarki na szybowiskach w terenie płaskim. W drugim wypadku lot musi być skontrolowany za pomocą ocechowanego barografu. W obu wypadkach lądowanie musi się odbyć bez uszkodzenia szybowca.

(5) Ukończenie wyszkolenia w stopniu IV uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego podkategorii D, pod warunkiem wykonania:

a) lotu na wysokości minimum 1000 metrów ponad miejsce startu lub wysokość odczepienia się,

b) lotu żaglowego na czas, trwającego ponad 5 godzin z lądowaniem na miejsce startu,

c) przelotu w linii prostej ponad 50 km od miejsca startu. Przelot może być wykonany łącznie z warunkiem lotu na wysokość.

Powyższe warunki mogą być wykonywane przy starcie z liny gumowej, za samochodem lub z innego przyrządu ciągnącego, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji. Wykonanie warunków winno się odbywać w obecności Komisarza sportowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i być potwierdzone przez niego. Przy wykonywaniu warunków wysokości powinien się znajdować na szybowcu cechowany barograf. W wypadku nie działania barografu, wykonanie warunku wysokości nie zostanie uznane.

O ile start nastąpił w locie ciągnionym za samochodem, samolotem lub za pomocą innego przyrządu ciągnącego, stwierdzenie warunku uzyskania wysokości oblicza się od najniższego punktu osiągniętego w wolnym locie, po odczepieniu się od liny ciągnącej.

3. *Wyszkolenie wyczynowe pilota.*

(1) Piloci szybowcowi, którzy w trakcie szkolenia szybowcowego okażą wybitne zdolności lotnicze oraz zamiłowanie i będą odpowiadać wymaganym warunkom zdrowotnym, określonym przez IBLL, mogą się szkolić w wyższym pilotażu szybowcowym, obejmującym loty bez widoczności ziemi. Szkolenie odbywa się według progra-

mu wyszkolenia w pilotażu szybowcowym i obejmuje część teoretyczną i część praktyczną oraz loty wyczynowe właściwe.

(2) Ukończenie pilotażu wyczynowego uprawnia do dokonywania:

a) lotów pokazowych akrobacyjnych,
b) lotów na wysokość bez widoczności ziemi,
c) przelotów.

(3) Pilotaż wyczynowy uprawnia do uzyskania świadectwa pilota szybowcowego wyczynowego podkategorii D-złotej pod warunkiem wykonania:

a) lotu na wysokość, minimum 3000 metrów ponad miejsce startu lub wysokość odczepienia się,
b) przelotu w linii prostej ponad 300 km od miejsca startu. Przelot może być wykonany łącznie z warunkiem lotu na wysokość.

4. *Wyszkolenie instruktora.*

Wyszkolenie instruktora obejmuje:

a) wyszkolenie stopnia IV dla instruktorów mających szkolić w lotach w zakresie IV stopnia, lub wyczynowego dla instruktorów mających szkolić bez ograniczeń co do zakresu lotów,
b) praktykę warsztatową,
c) kurs instruktorski ukończony w Obozie Szybowcowym w Ustianowej,
d) praktykę instruktorską.

PARĘ DANYCH Z SZYBOWNICTWA

Szybownictwo polskie zapoczątkowane przez paru entuzjastów w 1923 r. rozwinęło się od 1928 bardzo szybko.

Po 10 latach pracy pilotów liczymy już na tysiące, szkoły na dziesiątki, szybowce na setki.

Szkoły żaglowe są następujące:

Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej,
Szkoła Szybowcowa LOPP na Sokolej Górze k/Krzemieńca,
Szkoła Szybowcowa LOPP Polichno-Pińczów,
Szkoła Szybowcowa LOPP w Tęgoborzu k/Nowego Sącza,
Śląska Szkoła Szybowcowa LOPP w Goleszowie,
Szkoła Szybowcowa LOPP na terenie płaskim w Katowicach,
Obóz Szybowcowy w Ustianowej szkolący PWLotn.,
oraz sto Szkół ślizgowych (niższego typu) przeważnie sezonowych, rozrzuconych po całym kraju, utrzymywanych przez LOPP. Adresy ich można dostać w Obwodach Powiatowych LOPP.

Ta wielka ilość pilotów szybowcowych jest zorganizowana w 150 Kołach i Sekcjach Szybowcowych.

Koła Szybowcowe są utworzone przy takich organizacjach, jak Związek Strzelecki, Harcerski i przy Aeroklubach. Większość Kół należy do LOPP-u.

Rozwój Szybownictwa procentowo w stosunku do 1930 r. przyjętego za 100.

	1930	*1936*	*1937*
Pilotów kat. A, B, C	100	47.500	61.400
Lotów	100	100.000	260.000
Godzin lotów	100	37.000	43.000
Szybowców	100	9.000	20.000

Wyszkolono cudzoziemców za cały okres około — 140.

W tym do kategorii D cudzoziemców — 4.

Sprzedano za granicę licencję na budowę szybowców: SG — 3 Komar, Salamandra.

Rozwój rekordów krajowych (polskich) przedstawia się następująco:

	1932	*1933*	*1934*	*1935*	*1936*	*1937*	*1938*
Najlepszy przelot	17,3 km	84,2	210	210	332,3	351	577,8

Najlepsza wysokość	470 m	1270	2236	2540	3435	3435	—
Najlepszy czas	7 g. 52′	11,58	12,06	20,13	22,15	24,14	—

Dotychczas Zawody Szybowcowe odbywały się:

I — w Białce na Podhalu	w 1923	w konkursie	— 9 szybowców
II — w Gdyni	1925	„	22 szybowce
III — Wojskowy Obóz Szyb. w Ustianowej	1935	„	26 szybowców
IV — Wojskowy Obóz Szyb. w Ustianowej	1936	„	30 „
V — w Inowrocławiu	1937	„	30 „

Grupując za każdym razem najlepszych naszych pilotów. Pierwsze trzy zawody to loty przeważnie na czas, już coprawda w III-cich zawodach są bardzo dobre przeloty, ale to są próby. Dopiero IV i V-te zawody wskazały nowe kierunki rozwoju i dały wspaniałe rezultaty w dziedzinie przelotów.

Piloci szybowcowi posiadają własną odznakę: na błękitnym, emaliowanym tle jedna. dwie lub trzy białe mewy, zależnie od osiągniętej podkategorii A, B, lub C. Są to odznaki krajowe, zaopatrzone w litery SP i wydawane przez Aeroklub R. P. i upoważnione Szkoły Szybowcowe, przy czym numer porządkowy każdej oznaki wpisany jest do odnośnej legitymacji.

Piloci podkategorii D, srebrna i złota, posiadają odznakę międzynarodową. Wzór jej jest ten sam, co odznaki krajowej z trzema mewami, a jedyne odróżnienie stanowi brak liter SP i srebrny lub złoty wieniec naokoło odznaki. Odznakę międzynarodową wydaje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, po uprzednim uzyskaniu od ISTUS'u (Mędzynarodowego Komitetu Studiów nad Lotem Bezsilnikowym) odpoweidniego dyplomu, na którym figuruje numer odznaki.

Dziś nikogo już nie dziwią stukilometrowe przeloty zwykłe, dzisiaj lata się do celu obranego z góry, z bocznym lub nawet przednim wiatrem, z możliwie największą szybkością przeloto-

wą. Zawody szybowcowe nie są sprawdzianem nabytych umiejętności latania, bo te znane są już przed zawodami, ale bodźcem do osiągania wyników coraz lepszych i do szukania nowych kierunków. Szybownictwo polskie doszło do dzisiejszego przodującego całemu światu stanowiska, własnym wysiłkiem, bez uciekania się do obcych instruktorów lub konstruktorów.

Wychowaliśmy własnych majstrów, techników, inżynierów, instruktorów. Z naszego dorobku korzystają państwa obce.

Najlepszym tego dowodem jest sprzedaż naszych szybowców do państw obcych oraz coroczny przyjazd do naszych szkół cudzoziemców z różnych państw na wyszkolenie początkowe oraz wyczynowe. (Anglicy, Amerykanie, obywatele państw bałtyckich i bałkańskich).

SZKOŁA SZYBOWCOWA L. O. P. P. POLICHNO-PIŃCZOW

IM. GEN. L. BERBECKIEGO.

Zorganizowana staraniem Kieleckiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP Szkoła Szybowcowa LOPP Polichno — Pińczów jest jednym z pierwszych ośrodków masowego szkolenia szybowcowego. Szkoła ta uruchomiona w 1932 r. w okresie pięciolecia wyszkoliła ponad 1300 pil. szyb. wszystkich podkategorii.

Doskonałe wyniki w pracy szkoleniowej osiąga Szkoła dzięki starannie wybranym terenom, wypróbowanym doświadczalnie metodom pracy, doświadczonemu zespołowi instruktorskiemu, oraz szeregowi odpowiednich nowoczesnych urządzeń, a w szczególności należytemu wyposażeniu w tabor szybowcowy. Szkoła posiada wszystkie nowoczesne typy szybowców jak szybowce szkolne, przejściowe i wyczynowe. Wykorzystywanie warunków przelotowych jest ułatwione szybką organizacją transportów szybowców z przelotów przy pomocy samolotu albo samochodów.

W bieżącym roku Szkoła programem swej pracy obejmuje

kursy lotów ślizgowych na szybowcach szkolnych i treningowych, kursy lotów żaglowych szkolne i wyczynowe, loty ciągowe za samolotem oraz szkolenie zaawansowanych pilotów na motoszybowcach.

Kursy lotów ślizgowych (szkolenie wstępne p-kat. „A“ i „B“) w Polichnie rozpoczynają się 1 i 15 każdego miesiąca.

Opłaty za szkolenie dla członków LOPP wynoszą: Szkolenie w pilotażu szyb. I stopnia — 15 zł., II stopnia — 25 zł.

W Pińczowie kursy lotów żaglowych szkolne (III i IV stopień wyszkolenia p-kat. „C“ i „D“) i kursy treningowo-wyczynowe, rozpoczynają się z początkiem każdego miesiąca.

Opłaty szkolne dla członków LOPP wynoszą: Szkolenie w pilotażu szyb. III stop. — 25 zł., IV stop. — 15 zł., trening — 15 zł.

Dla niestowarzyszonych obowiązują stawki podwójne.

Zakwaterowanie z wyżywieniem wynosi 2 zł. dziennie.

Zgłoszenia na kursy nadsyłać należy do Kierownictwa Szkoły. p-ta Chęciny, najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem kursu.

O REKORDACH

Rekordy światowe są to najlepsze wyniki osiągnięte czy to w locie na wysokość, czy na szybkość, czy też na odległość przelotu bez względu na rodzaj (klasę) statku powietrznego.

I tak np. światowy rekord lotu na wysokość należy do balonu wolnego i wynosi . . . . 22.066 metrów

Rekord odległości przelotu — do samolotu . 10.148 km

Rekord szybkości — również do samolotu 709,209 km/godz.

Najlepsze wyczyny dla poszczególnych klas statków powietrznych (balony, samoloty, szybowce, i t. p.) dzielą się na międzynarodowe i krajowe.

Rekordami międzynarodowymi są najlepsze ze wszystkich wyczynów krajowych, danego rodzaju. Rekordem krajowym jest najlepszy wyczyn ustanowiony przez pilota danej narodowości.

Dla porównania podajemy poniżej zestawienie rekordów szy-

bowcowych międzynarodowych i krajowych, ustanowionych na szybowcach jednomiejscowych.

Zestawienie rekordów

Rekord czasu lotu z powrotem do miejsca odlotu

M. Niemcy	— Pilot *Schneidt Kurt*, na szybowcu D - Loerzer Grunau Baby w Karschenruh, dn. 3 - 4 sierpnia 1933 r.	36 g. 35 min.
K. Polska	— Pilot *Modlibowska Wanda*, na szybowcu Komar, w Bezmiechowej, dn. 13 - 14 maja 1937 .	24 g. 14 min.

Rekord przelotu żaglowego w linii prostej

M. Z. S. R. R.	— Pilot *Rastargow Wiktor*, na szybowcu „GN 7" z Moskwy - Tuczyno do Jarygenkaja, dn. 27 maja 1937	652,256 km
K. Polska	— Pilot *Góra Tadeusz*, na szybowcu PWS-101 z Bezmiechowej do Soleczników Małych k/Wilna, dn. 18 maja 1938 r.	577,8 km

Rekord wysokości lotu ponad miejscem odlotu

M. Niemcy	— Pilot *Dittmar Heinrich*, na szybowcu D-Condor w Canmpost dos Alfonsos (Brazylia), dn. 17.IV 1934	4325 m
K. Polska	— Pilot *Antoniak Kazimierz*, na szybowcu SG3/bis-36 w Ustianowej, dn. 6.VII.1936	3435 m

Rekordy kobiece

Rekord czasu lotu z powrotem do miejsca odlotu

M. i *K.* Polska	(Rekord międzynarodowy) Pilotka *Modlibowska Wanda*, na szybowcu Komar w Bezmiechowej, dn. 13 - 14 maja 1937 r.	24 g. 14 min

Rekord przelotu żaglowego w linii prostej

M. Niemcy	— Pilotka *Reitsch Hanna*, na szybowcu Reicher D-11-95 Wasserkuppe - Hamburg, Fuhlsbüttel, dn. 4.VII.37 r.	349 km
K. Polska	— Pilotka *Modlibowska Wanda*, na szybowcu SG-3 z Bezmiechowej do Omielaniec (Brześć n/Bugiem) dn. 19 maja 1938 r. .	343 km

Z powyższego zestawienia wynika jasno, że Polska stoi w pierwszym rzędzie w sporcie szybowcowym świata.

Brakło nam tylko dotąd szybowcoów dwumiejscowych, które przy ustalaniu rekordów, stanowią odrębną kategorię. Do obecnych zawodów szybowcowych stają już nowe, dwumiejscowe szybowce polskiej konstrukcji, których ambicją jest nie tylko współzawodniczyć na terenie krajowym, ale również na terenie międzynarodowym. Ustalone dotąd rekordy międzynarodowe z pasażerem są następujące:

W Polsce mamy dotychczas 130 pilotów szybowcowych, którzy uzyskali srebrną podkategorię „D" na ogólną ilość 900 pilotów szybowcowych tej kategorii na świecie.

Po jednym warunku dla uzyskania złotej podkategorii „D" (która została wprowadzona dopiero od 1 stycznia 1938 r. z tym. że wyczyny wykonane przed tym czasem są brane pod uwagę) mają następujący piloci:

Przelot ponad 300 km

inż. Baranowski Bolesław
Dziurżyński Adam (dwukrotnie)
Mynarski Piotr
Góra Tadeusz
mgr. Modlibowska Wanda
Urban Mieczysław
por. Grzeszczuk Władysław
Milicer Henryk
Cegielski-Woźniak Janusz

Wysokość ponad 3000 m

Antoniak Kazimierz (dwukrotnie)
kpt. Blaicher Michał
inż. Dyrgałła Ryszard
Żabski Zbigniew

Pierwszym, który uzyskał w Polsce dyplom pilota szybowcowego jest p. inż. Szczepan Grzeszczyk.

Uwaga: W zestawieniu rekordów *M* oznacza rekord międzynarodowy,
W zestawieniu rekordów *K* oznacza rekord krajowy.

INFORMACJA PORZĄDKOWA

Dojazd z miasta Kielc na lotnisko autobusami, które odchodzą z placu Marsz. Piłsudskiego. Rozkład jazdy i cena przejazdu uwidocznione na tablicy w miejscach odjazdu.

Informacji udziela na lotnisku sekretariat zawodów.

Komunikaty z zawodów będą ogłaszane przez megafony.

Przez cały zas nadawana będzie będzie przez megafony muzyka lekka i popularna.

W dniach o większej frekwencji publiczości będą wyświetlane filmy lotnicze i naukowe.

Na miejsce startu mają prawo wstępu osoby posiadające legitymacje oraz opaski: czerwone, zielone, niebieskie, żółte, białe z paskiem.

ZAMIAST ZAKONCZENIA

BILET WIZYTOWY KIELC I ICH NADZIEJE.

Kielce. Tylu mieszkało tutaj naszych znajomych! Sztubak Marcinek Borowicz z „Syzyfowych prac“ i panna Joasia, narzeczona Judyma, i doktór Obarecki, który stąd gnał do zmożonej chorobą „Siłaczki“. Kielce — Kleryków i Obrzydłówek Żeromskiego są na pierwszy rzut oka marnie zabrukowanym, górzystym miastem. Brak zawrotnych wystaw, neonowych czarodziejstw, teatru. To też najtrudniej być tu przez parę pierwszych minut. Potem się okaże miło i nagle, że każde zainteresowanie znajdzie w Kielcach pożywkę.

Ciekawość panieńską zaspakaja ludowa piosenka, świadcząca o kielczanach, jako o wdzięcznym materiale matrymonialnym:

W Warszawiem się urodziła,
W Żarkachem urosła,
W Krakowiem się wychowała,
Do Kielc za mąż poszła.

Że można się zakochać w Kielcach - mieście — to pewne.Ześrodkowują się w nich bowiem wszystkie uroki świętokrzyskiej ziemi urok jodły, wody i wapieni, czar tradycji historycznej i literackiej.

Nad miastem góruje kompleks jasnych budowli — to katedra z XI wieku, a obok pałac pobiskupi o najczystszej linii francuskiego Odrodzenia. Katedra ma koloryt ciemnego złota a pałacowi nadaje ton wielka sala, w której modrzewiowe belkowanie stropu sieje spłowiałymi barwami inkrustacji i arabesek. Ze ścian patrzą portrety biskupów, między innymi biskup Załuski, tym wielce zasłużony, że sprowadził do Polski ziemniaki. Z pałacu widać cmentarz kościelny, gdzie spoczywa Bartosz Głowacki, zmarły w Kielcach z ran po bitwie szczekocińskiej. Z okien zachodnich widok na dalekie lasy. Polowali w nich biskupi i to na grubego zwierza i na jelenia też. Legenda każe do dziś jednemu

z nich ukazywać się w puszczy jodłowej, płomieniejącemu od drzewa Krzyża Świętego, jakie nosi między dumnymi rogami.

Zresztą legend jest dziś coraz mniej. Przechodząc koło nieuregulowanej rzeczki Silnicy, ani pomyśli kto, że strumień ten był źródłem siły utrudzonego królewicza Leszka. Królewicz upadał ze zmęczenia po polowaniu, znikąd wody, a błądzi. Nagle zjawia się św. Wojciech, uderza pastorałem i już płynie strumień silący. Stąd nazwa Silnica, stąd stary kościół św. Wojciecha, który król ufundował w osiedlu puszczańskim, jakie od znalezionych tu, wspaniałych kłów dzika, nazwał po staropolsku — Kielce.

Dawno zatarła się siła i ostrość tej nazwy. Kielce nie pokazują kłów ani ludziom, ani losowi. Wadą ich — jak niestety każdej naszej prowincji — jest za mała prężność życia, które płynie nawet wartko mniejszymi strumykami, ale na jeden głęboki nurt brak mu energii. Dlatego Kielce nie mają żadnego towarzystwa naukowo-literackiego, ani stałego teatru.

Ale przecież są tu silne jednostki, które, kochając miasto, tworzą rzeczy dobre i wielkie. Szpital dziecięcy dla zakaźnych, jeden z siedmiu w kraju. Słoneczne tarasy, podgórski klimat, wiatr od Łysogór opalają na bronz wątłe ciałka. Fundacja dla zubożałej kieleckiej inteligencji powstała z zapisu prywatnego ziemianki Malskiej i z ciężkiej pracy obywatelskiego komitetu. Ogromny stadion - park o powierzchni 75 ha, co do wielkości nie mający konkurencji w kraju. Stać Kielce na dekorację lasu, więc stadion otoczyły jodły. Korty, strzelnica, wieża do skoków spadochronowych, skocznia narciarska, tor do konkursów hippicznych, jakie organizuje często i ciekawie 2 pułk artylerii. Na stadionie jest basen pływacki, a wszystko to o 6 minut jazdy autobusem z centrum miasta.

Ukoronowaniem stadionu jest wystawienie wspaniałego pałacu WF i PW, który jak soczewka skupia wszelkie zainteresowania i prace z dziedziny wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego. Sala gimnastyczna, teatralna, świetne kino każą się ruszać dość leniwemu kielczaninowi, bo pałac już samym położeniem na skraju miasta zmusza do chodzenia.

Ostatnią piękną pracą jest budowa w skrzydle pałacu pobiskupiego mauzoleum ku czci Marszałka Józefa Piłsudskiego. Mauzoleum będzie z królewskiego kamienia — marmuru.

Wszystko zresztą, co się w kieleckim weźmie w rękę, jest budulcem, począwszy od kostki kwarcytowej poprzez piaskowiec do marmuru, którego zasoby są tu niezmierzone wzdłuż i wszerz. Gdyby Chęciny — mieścinę, przez którą się jedzie do Polichna — dotknął szlifierz, każda cembrowina, każdy próg zmieniłby się w chłodne tafle różnokolorowego kamienia. Sława ich, jako marmurowego miasta, dotarła daleko, skoro — jak opowiada anegdota — pewnego przedwojenego południa na rynek miasteczka wjechała pańska kareta, a w niej autentyczny angielski lord. Zwiedziwszy włoskie pałace, zapragnął poznać polski „marmurowy gród". Spodziewał się zobaczyć błyszczącą gładkość ścian, rzeźby, kolumny. Zobaczył: „bram stare ułomki, klasztorów dziewięć i gdzie niegdzie domki" brudne, z jeszcze brudniejszymi chałatami ich właścicieli.

— Jaśnie Pan Srula potrzebuje? — zacharkotało w okienku karety i powiało czosnkiem. A gdy wreszcie upewniono lorda, że tu właśnie jest kres jego podróży, wyzbył się narodowej flegmy i z pasją najkrótszym traktem wyjechał z Polski.

Z zapałem malują to stare miasteczko artyści, dwaj bracia Praussowie i krzyczą wielkim głosem o wywczasy kolegów - malarzy w Kielecczyźnie.

Słusznie. Jest piękna. Zielony wał masłowski ciągnie oczy ku kamieniowi, jaki zgubił diabeł, lecąc na sabat czarownic na Łysą Górę. Za śpiczastym głazem płowy stożek Radostowej, w przerwie nizinnej Ciekoty — rodzinna wieś Żeromskiego. Dalej zielona, często w obłoku, Łysica. Metrów nad poziom 619, największe wzniesienie od Karpat po Ural. Puszcza jodłowa na kolumnach gładkich, szarych pni opiera gęsty, odwieczny strop z igliwia i listowia.

*

Nad tymi pasmami wzgórz, nad lasem, nad wilgotną doliną Lubrzanki zawsze jest zamęt. Wina to czarownic łysogórskich

mącących miotłami powietrze. Upodobały sobie ten region burze i wiatry; każdy wie, że na szlaku Warszawa—Kraków w najpogodniejszy nawet dzień nad świętokrzyskim rzuca.

Ale właśnie ta burzliwa natura kielecczyzny spodobała się kilku upartym studentom politechniki. W jesieni 1931 r. zabrali stary szybowiec „Balbinkę“ na jeszcze starszego Forda i przywlekli się pod Chęciny.

Coś ktoś o nich wspomniał, więc w deszczowe jesienne popołudnie dotarłem furką do nieznanego Polichna. Przy aromatycznym ognisku z jałowca stali wielce wtajemniczeni; szybowcowa wyprawa Aeroklubu Warszawskiego. Moje „odkrycie“ ich było pełne niespodziewanych uczuć. Nie wstydem przyznać się do nich — był to rok 1931 — trzeci rok szybownictwa w Polsce. Jechałam, marząc o żaglowaniu ptaka, zobaczyłam krótki ślizg z obmokłego „bochenka“ w deszczową szarość.

— 50 sekund! — mówili z triumfem. — Tylko tyle? — myślałam z rozczarowaniem. — Po to przyjechało tych siedmiu chłopców? Ach, nie można będzie latać w kieleckim!

Studenci schrupali przywiezione ciastka i oświadczyli, że teren jest dobry. Doskonały — mówił ze spokojem Oleński. — Świetny! — wykrzykiwał, błyskając mądrymi, czarnymi oczyma Stępniewski, a Kalpas, Ciastuła, Rękawek, Olszewski i Miszułowicz potakiwali.

Doprawdy przyznałabym tym upartym, zacnym studentom — dziś inżynierowie i ludzie już twórczo pracujący w lotnictwie — obywatelstwo honorowe miasta. Z szczodrobliwością młodości ofiarowali bowiem Kielcom radosne zapewnienie, że można u nas latać.

Już po roku LOPP otworzył w Polichnie szkołę szybowcową, która dziś ma lat siedem i chowa się zdrowo wespół ze szkołą w Pińczowie; ta uczy dwóch dalszych liter szybowcowego abecadła.

Rok temu lotnictwo kieleckie wzmocniło się trwale o lotnisko i szkołę pilotażu motorowego w Masłowie. Tu latają od wiosny do późnej jesieni, napełniając szumem miasto, radością serca mieszkańców. Obszerny hangar mieści 10 RWD ufundowanych

przez skarbowców i samolot sanitarny — dar duchowieństwa kieleckiego, gotowy na każde wezwanie do transportu chorego szybko i tanio.

*

Dziś w Masłowie odbywają się VI krajowe zawody szybowcowe. Jakże piękne jest życie, które urzeczywistnia śmiałe marzenia! 10 lat temu pierwsze kroki szybowcowe pod Złoczowem dały lot czterominutowy. Dziś latamy w górę 3400 m. (Autoniak), na odległość 578 km. (Góra), siedzimy w powietrzu 24 godziny (Modlibowska).

Siedem lat temu Kielce ani śniły, że wezmą pod swą opiekę latające bractwo. Dziś organizują zawody. Na zielonej gładzi lotniska stoją szybowce: Cewu piątki, Pewuesy, Wos'y typ B 38, Esgie trzy ze skrzydłami wygiętymi na wzór ptasi i obiecujące, chyże już w samej nazwie Orliki, Mewy i latający Delfin. Piloci: stare wygi powietrzne i najmłodsze talenty; piloci wojskowi, kierownicy szkół szybowcowych, konstruktorzy. Rywalizują ze sobą odległe dzielnice: Pomorze z Katowicami, Bezmiechowa z Miłosną, Lwów i Tęgoborze. Radio trzy razy dziennie łapie szyfrowane komunikaty meteorologiczne z Londynu, Berlina, Moskwy. Tajemnicze znaki transponuje się na przejrzysty, szczegółowy komunikat o pogodzie, który każdy skwapliwie chłonie.

Nad Masłowem nosi nieźle, puszcza świętokrzyska wykołysała kiedyś Plenkiewicza na 2000 m. Do granic daleko, najdłuższe loty mogą zostać w kraju, swobodne wielokilometrowe szlaki czekają.

Dziesięciolecie szybownictwa polskiego przymawia się delikatnie o najmilszą ozdobę: rekord światowy.

Kielce są ufne w dobre wiatry, wysokie „kominy". Rozporządzeniem nadzwyczajnym wstrzymano niesforne loty łysogórskich czarownic. Miasto, w którym — jeśli się nawet rzuca w kogoś kamieniem — to marmurem, miasto kochające lotnictwo czeka z serdeczną życzliwością na najpiękniejsze loty.

Aleksandra Zasuszanka.

Drukarnia B-ci Drapczyńskich, Warszawa, Piusa XI Nr. 15.

CENA 20 GROSZY

Dochód przeznaczony na L. O. P. P.

